

30 Jahre Initiative Haller Willem

- Begrüßung Johannes Bartelt
- Rückblick: Beginn vor 30 Jahren, 1984 Einstellung Personenverkehr, dann Güterverkehr
- Gedenken an die Verstorbenen
- Haller Kreisblatt, Westfalenblatt, Neue Osnabrücker Zeitung und WDR sind als Presse anwesend
- Hauptamtliche: Jürgen Werner, VLO, Niedersachsen und Kai Schulte, NWL NRW
- Grüße von Bürgermeister Tappe von Halle/Westfalen
- Stichworte der Verbände
- **Wilhelm Meyer zu Erpen:** Rückblick: Erster Erfolg war die Brücke über die Autobahn 33 bei Dissen
Zum 9 EUR Ticket: Gut, da Tarifwust aufgehoben wird, auch bei einem NNachfolgr des 9€ Tickets
Zum Thema 30-Minuten-Takt: Zu Stoßzeiten ja, aber nicht bis abends nach 22 Uhr nötig
Zum Thema Oberleitung: Ja, aber nicht unbedingt durchgehend nötig.

• Dr. Christian Hahn

- Wermutstropfen beim 9€-Ticket war, dass der ÖPNV auf dem Land oft nicht vorhanden ist
- Wir haben den Haller Willem dank des damaligen Bürgerengagements
- Wunsch/Erwartung: Elektrifizierung, weg vom Diesel, mit Oberleitungsinseln für Batteriefahrzeuge - das sollte bei der Ausschreibung berücksichtigt werden
- Bei mehr Verkehr dürfen keine Verzögerungen durch Begegnungsverkehr entstehen, darum Teilstücke zweigleisig ausbauen
- Verbesserte Anschlüsse: Bei der Ankunft des RE6 in Bielefeld entstanden 59 Minuten Wartezeit, da der Haller Willem vor der Nase wegfuhr.

• Michael Dresbach

- Verweis auf/Erinnerung an Projekt Expo 2000 (1997-2000), Bahnwandern, Bahn-Radwandern
- Wichtig: Nicht auf erreichten Lorbeeren ausruhen (Teuto-Senne-Route)
- Haltepunkte müssen Kristallisationspunkte für Bebauung werden
- Konkurrenz mit Straße muss reduziert werden (Autos und Busse), Ziel: Kooperation statt Konkurrenz
- PRO BAHN OWL: Willi Wächter (Vorsitzender)
 - Thema Ausweichgleise: Verweis auf Finanzmittel für das Projekt „Stabiles Netz“ in NRW mit dem Ziel: keine Ausweichgleise mit weniger als 10 km Entfernung zueinander
 - Die Bahn muss umweltfreundlicher werden; Eurobahn-Talente fahren derzeit noch ohne Rußfilter
 - Günstiger, attraktiver und einfacher Ticketkauf muss ermöglicht werden
 - Das 49€-Ticket ist für Gelegenheitsfahrer zu teuer, für Pendler jedoch sehr gut.

- Güterverkehr: Zwischen Bielefeld und Halle liegen viele Betriebe; Begegnungsgleise würden mehr Güterverkehr ermöglichen

- **VCD Osnabrück Thomas Polewsky**

- 49 EUR Ticket braucht Ergänzung als Sozialticket für finanziell Schwache; es ist für Pendler gut, für Gelegenheitsfahrer zu teuer

- Kinder bis 10 Jahre sollten im Regionalverkehr kostenlos fahren können

- Verweis auf Sparticket in Weser-Ems: bis 50 km Entfernung Ticket für 6 €

- 30 Minuten Takt: soll kommen nicht nur tagsüber

- Frage, ob Fahrdracht nicht umweltfreundlicher ist als Batterie (schwer, Rohstoffverbrauch)

- **GNU Gemeinschaft für Natur und Umwelt**

- **Pro Nahverkehr seit 2004 Dr.Godehard Franzen**

- War in den 1990er Jahren Stadtrat in Bielefeld, zeitweise Vorsitzender des Zweckverbands OWL

- Lob für Expo-Projekt, das war bundesweit einmalig

- 49 €- Ticket ist keine Lösung, wenn bisherige Tarifstrukturen bestehen bleiben. Wir brauchen eine Reform der Finanzierung des ÖPNV!

- Wir müssen insgesamt stärker regional denken als nur im Haller-Willem-Bezug; Ziel: S-Bahn OWL, wovon der Haller Willem ein Teil wäre

- Elektrifizierung: muss vorangetrieben, aber vorher gründlich untersucht werden

- Multimodalität: Bike-Sharing, Car-Sharing und On-Demand-Verkehre, Umstieg in andere Verkehrsmittel an sogenannten Hubs, zum Beispiel Leihfahrräder am Bahnhof Quelle

- **Heinrich Klumpe, Eisenbahner-Gewerkschaft**

- Rückblick: Betriebsrat, DB Netz in Osnabrück und Gewerkschaft; die DB wollte die Stilllegung des Haller Willem; jahrelange Kleinstarbeit führte zur Wiederbelebung des Haller Willem. Es ist der IHW zu verdanken und dem Expo-Projekt, somit kam kein Radweg auf die Strecke (damaliger Plan von Dr. Rolfes), sondern es kam zur Verpachtung der Strecke an die VLO

- nicht betriebswirtschaftliche, sondern gemeinwirtschaftliche Argumente müssen zählen: Eisenbahn ist Daseinsvorsorge; Steter Tropfen höhlt den Stein, wir machen weiter!

- **Jürgen Werner, VLO**

- VLO ist Streckenbetreiber des Haller Willem Osnabrück - Dissen von 2000 bis 2030

- Rückblick auf Entwicklung der Infrastruktur bis 10. Juni 2006, erster Zug /Reaktivierung

- Die heutige Bürokratie ist unendlich ausgeüfert, Grunderwerb für Zweigleisigkeit ist fast unmöglich.

- NWB bislang 5 Mio. Streckenkilometer gefahren

- 2000 bis 2500 Fahrgäste täglich vor Corona (Osnabrück – Dissen)

- Die prognostizierten 3600 Fahrgäste bezogen sich auf einen 30 Minuten Takt

- Nach Eröffnung der A33 gab es einen Einbruch bei den Fahrgastzahlen, ebenso während Corona

- 9 € Ticket: Züge waren brechend voll
 - DB und VLO stehen in guter Kooperation, die Fahrdienstleitung liegt bei der DB
 - Alle 2 Jahre wird die Strecke neu gestopft, was zu guter Streckenlage führt.
 - DFI und Videoüberwachung werden bis heute gut gepflegt
 - Jürgen Werner geht bis heute einmal im Jahr die Strecke zu Fuß ab
 - 30-Minuten-Takt: Ein weiterer Kreuzungspunkt wird benötigt, in Westbarthausen. Die DB sagt, das wird frühestens 2030 möglich. Überlegung: Kreuzung in Oesede? Auf die DB zu warten würde bedeuten, Jahrzehnte zu warten
 - Ausbau des Haller Willem auf 100 km/h, damit Westbarthausen Kreuzungsbahnhof werden kann
 - Johannes Bartelt verliert eine Stellungnahme von DB Station und Service
 - Kai Schulte, NWL, Leiter des Kompetenzzentrums Taktfahrplan NRW
 - Ein Projekt ist die S-Bahn OWL inklusive Haller Willem
 - „Wasser in den Wein“: Die Finanzierung ist der Knackpunkt. Die gestrige Erhöhung der Regionalisierungsmittel würde nur reichen, den bestehenden Fahrplan für 2023 zu verlängern. „Wir zittern um den Erhalt der Bestandsverkehr“. Alle wollen eine Verkehrswende, aber die Finanzierung ist nicht gegeben. „Verkehrswende“ wird das Theoriewort des Jahres 2023 (Kai Schulte)
 - Ganzheitliches Denken ist gefordert (Verkehrs- und Siedlungspolitik) beim Ausbau der Haller-Willem-Strecke. Gäste aus der Schweiz, Norwegen usw. haben sich das hier angesehen (ganzheitlicher Ansatz Strecken- und Siedlungspolitik).
 - 30 Minuten Takt: Wo sind die großen Widerstände und Knackpunkte: alles angesehen; Ziel ist die praktische Umsetzung, nicht der Idealfall. Derzeit läuft eine Betriebsprogrammstudie, die minutiös alles vorwegnimmt mit ausreichend Pufferzeiten seitens DB Netz, bis Ende 2022 (1. Stufe)
 - Grenzüberschreitende Verkehre haben in NRW hohe Priorität → Argument für den Haller Willem
 - Elektrifizierung oder Akkubetrieb: Geplant sind Akkufahrzeuge, diese werden in Kürze ausgeschrieben, auf vielen Strecken, nicht nur auf dem Haller Willem
 - Voll-Elektrifizierung des Haller Willem Bielefeld - Osnabrück wäre volkswirtschaftlich nicht darstellbar; Akkutriebwagen bieten die beste Energieverwertung. Realisierung bis ca. 2028; guter Schritt, weg vom Diesel zu kommen. Züge mit WLAN im Zug und wahrscheinlich ohne Fahrkartenautomaten (werden nicht mehr nötig sein)
 - Multimodalität: Es gibt ein neues westfalenweites Gutachten zum Thema Mobilstationen, bezogen auf jeden ZuZug-Haltepunkt (Ist-Situation und Sollzustand) als Grundlage für alle Verbesserungen an allen Zughaltepunkten, standardisiert – es geht darum, „mehr im Kopf haben als die isolierte Eisenbahnstrecke“.
-
- **Diskussion**
 - Es gibt keinen Zeithorizont für den 30-Minuten-Takt, zur Zeit wird die Planungsstudie finanziert.
 - Die Politik muss für ein Umdenken sorgen, derzeit oft nur Perspektive durch die Windschutzscheibe

- Neue Ausschreibung der Strecke (Frage von Johannes Bartelt an Kai Schulte):
Fahrzeugausschreibung : ab ca. 2028 Einsatz der neuen Fahrzeuge; Betreiber Ausschreibung: Wird als Netz ausgeschrieben, Vorbereitungen laufen
- Wilhelm Meyer zu Erpen: Lob für die Penetranz von Johannes Bartelt, Rückblick auf geduldiges Durchhalten, Hoffnung für die Zukunft des Haller Willem nach dem heutigen Treffen
- Nahverkehrsplan: Es gibt kein Datum für einen neuen Nahverkehrsplan NRW; wesentliche Kernelemente des NVP sind schon öffentlich, z. B. die S-Bahn OWL